Jaro 20-a aŭgusto/septembro 1968 N-ro 5

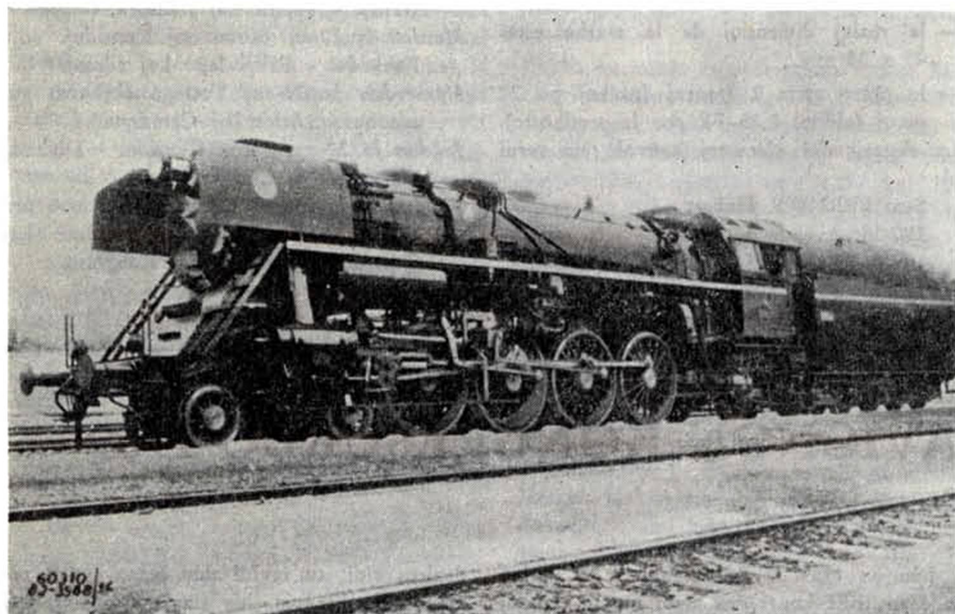


LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretariino: E. Kruse, 6 Frankfurt (M) 70, Schweizerstr. 104, Germanujo
Redaktoro: P. J. Krogstie, N 2340 Löten, Norvegio



ĈEĤA VAPORLOKOMOTIVO

IFEF kore kaj solidarece salutas la ĉeĥajn gekolegojn.

21a Kongreso en Avignon 1969



Jen la Kongresmarko!!!

— la koloro estas verda, krom la centra bildo, kiu estas nigra.

— la realaj dimensioj de la marko estas 45 x 35 mm.

— la prezo estas 2 francaj frankoj po 20 pecoj (aldoni 0,25 FF por la sendkosto).

La eksterlandaj aĉetantoj bonvolu sin turni al:

S-ro BERNIER Hubert
190 bis Avenue de Clichy
esc 3 75 - PARIS - 17 (FRANCIO)

Provizora programo de la 21-a IFEF-Kongreso en Avignon (Francio)

Vendredon la 16-an: Gazetara Konferenco.
Sabaton la 17-an: Kunsido de la IFEF-Estraro kun la LKK. - Interkona vespero.
Dimanĉon la 18-an: Diservoj. - Solena malfermo de la Kongreso. - Distra posttagmezo. - Internacia Balo.
Lundon la 19-an: Komitataj Kunsidoj. - Junulara Komisiono. - Fakprelega Komisiono. Terminara Komisiono. - Duontaga ekskurso per aŭtobuso. (Uzès kaj Pont du Gard). - Teatra kaj folklora vespero.
Mardon la 20-an: Komitataj Kunsidoj. Bankedo. - Fakprelego kaj filmoj.
Merkredon la 21-an: Tuttaga ekskurso per aŭtobuso. (Arles kaj Camargue).
Jaŭdon la 22-an: Plena Kunsido. - Diversaj vizitoj. - Junulara vespero.
Vendredon la 23-an: Duontaga ekskurso per aŭtobuso. (Fontaine de Vaucluse kaj Orange). - Fermo de la Kongreso.

AVIGNON KONGRESURBO 1969

Ĝia historio ĝis nun.

Jam en 1951, FFEA organizis en Parizo la 3-an IFEF-kongreson kiam nur 11 landoj estis membroj de nia federacio kaj kuraĝas denove plani duan organizadon. Precizaj studoj estis faritaj, kaj viglaj debatoj pri la taŭgeco de ambaŭ urboj Royan kaj Avignon okazis antaŭ ol fine elekti tiun lastan por gastigi la kongresontojn de la 21-a IFEF-kongreso, kiu okazos de la 17-a ĝis la 23-a de majo 1969. Post la nigra maro kaj la oraj sabloj, kie dum la jubilea kongreso de nia federacio, ni ne dubas ke multaj gesamideanoj deziros vidi, au revidi tiun belan sudan regionon de Francio, kie staras Avignon, kaj uzi tiun okazon por restadi ĉe la lazura marbordo, kies famo estas monde konata.

La historio de Avignon indikas ke la urbo, kiu ekzistis jam antaŭ 40 jarcentoj iĝis centro de civilizacio, arto kaj religio. En la praepoko (VII-VII-aj jarcentoj A.K.) ĝi estis negocejo gallogreka kaj ĝia sendependa monistemo atestas pri ĝia ekonomia forto en la jarcentoj antaŭ nia erao. Dum la «Rompacaj jarcentoj», la urbo koncentriĝis sur sian akropolon dum

la nesekura periodo, kiu situiĝis inter la fino de la antikva mondo kaj la komenco de la mezepoko. Ĝis la XIV-a jarcento, Avignon ŝajnis dediĉita al modesta estonteco; sed subite en 1309, dank' al neatendita evento, Avignon iĝis la sidejo de la Papo, do la ĉefurbo de la kristanaro, kaj konis brilan jarcenton.

En Romo la papo ne plu havis sian trankvilecon, kaj la restado en tiu urbo estis neeltenebla pro la senĉesaj opozicioj al la kvereloj inter la partioj. La papo Klemento V, sub la instigo de la franca reĝo Filipo la Bela (Philippe le Bel) venis en apuda grafejo de Venaska. Lia posteulo, Johano la XXII-a sin instalis en Avignon. La naŭ papoj kiuj restadis en Avignon ĝis 1409 donis al la urbo gravan impulson artan, ekonomian kaj socian. Baldaŭ, ĝi estis kvazaŭ ŝirmejo por aventuristoj; ĝin minacis armitaj hordoj kaj pesto. Aliflanke, la italoj kaj la granda poeto Petrarko postulis ke la papa administracio revenu al Romo. Gregorio XI reiris al la itala ĉefurbo en 1377. Tiel komencis la granda skismo en okcidento pro la samtempaj regnoj de la papo en Romo, kaj de la kontraŭpapo en Avignon.

La klasika epoko pruvis tamen sian mirigan econ pri arto. Pri tio atestas la preĝejoj kaj multaj privataj hoteloj de la XVII kaj XVIII-aj jarcentoj. Ĝis la franca revolucio, Avignon estis sub la regno de la papo. En la XVIII-a jarcento, du gravaj eventoj okazis: la pesto, kiu mortigis la tri kvaronojn de la loĝantaro en 1721, kaj la aligo de la urbo al Francio en 1791.

La nuntempa murego de Avignon estas kvin kilometrojn longa. Ĝi estis konstruata inter 1353 kaj 1370, kaj havis sep pordojn al kiuj la XIX-a jarcento aldonis kvin pasejojn. Ĝi ne estis unuaragna milita konstruaĵo, kaj ĝia celo estis nur starigi baraĵon antaŭ la papa palaco, gravega fortikaĵo konstruita sur firma roko.

Tiu feoda kastelo, samtempe fortikaĵo kaj palaco, kies turoj altas je pli ol 50 metroj, havas areon de 15.000 kvadratmetroj kaj estas unu el la plej vastaj en la mondo. Ĝi atestas pri ekstraordinara arkitekturo civila, religia, kaj milita de la mezepoko. La palaco konsistas el du kunmetitaj konstruaĵoj: la palaco malnova, ago de Benedikto XII, konstruata inter 1334 kaj 1342, kaj la palaco nova, kiun starigis Klemento VI de 1342 ĝis 1352. Grave difektita dum la revolucio, la kastelo estis uzita kiel kazerno. En 1906 oni ĝin liberis kaj renovigis. Nun la vizitantoj povas admiri la koridorajn labirintojn, salonojn kaj kapelojn. La katedralo «Nia Sinjorino de la Doms» (Notre Dames des Doms), malnova romantika preĝejo renovigita dum la XV kaj XVII-aj jarcentoj, staras apud la granda palaco. Per najbara ŝtupareto oni atingas la grandan ĝardenon, planitan sur la roko de Doms, kiu superas la urbon. De tie estas belega panoramo sur la riverego Rodano, la ponto Sankta Benezeto, la tukta ĉirkaŭaĵo kaj precipe Villeneuve-les-Avignon kaj ĝia fortikaĵo Sankta Andreo.

Alia kuriozaĵo estas la ponto Sankta Benezeto famkonata franclingve je la nomo «Pont d'Avignon», titolo de populara kanzono kaj ronddanco. Benezeto, paŝtisto de la vivara regiono ĝin konstruis inter 1177 kaj 1185, sekve de ĉiela ordono, diras provenca tradicio. Tiu ponto superis la du brakojn de Rodano, ĝi estis 900 metrojn longa kaj atingis tiam Villeneuve-les-Avignon apud la turo de Filipo-la-bala. El la dudek-du arkoj, kvar ankoraŭ restas, kaj sur unu staras la kapelo de Sankta Nikolao.

Estas ankoraŭ aliaj vidindaĵoj en Avignon: la malgranda palaco antaŭa episkopa kastelo, la hotelo de la monero nuntempa muzika lernejo; la urbdomo kaj la turo Jacquemart (ĵakemar'); la muzeo Calvet (kalve) kiu entenas gravan artan kolekton kaj riĉan bibliotekon; la gema muzeo kun sia kolekto de malnovaj skulptaĵoj; la roma palaco, studa centro; diversaj belaj preĝejoj de la XIV kaj XV-aj jarcentoj, kaj malnovaj domoj.

La urbo mem havas multajn tre interesajn ruinojn kulturriĉajn. Ĝi ankaŭ estas elirpunkto al diversaj urboj famkonataj: Orange, Nimes, Arles, kaj al belegaj konstruaĵoj kiel Pont du Gard, kiujn la kongresanoj de la 21-a IFEF-kongreso povos viziti. Cetere, aliaj artikoloj aperontaj en L. I. F. traktos pri tiuj belaĵoj.



ADMINISTRAJ INFORMOJ

KOMENCIĜAS LA TRIA JARDEKO

Verdan lumon ricevis la «IFEF-trajno» en Varna. Lanterno el la nordo de nia kontinento iris el la manoj de la ĝisnuna prezidanto en tiujn de la nova, kvazaŭ de emeritiĝanta lokomotivestro al alia, kiu transprenas la taskon, gvidi la trajnon kune kun sia trajnistaro. Estis vere trafa ideo de la nova redaktoro Per Johan Krogstie, kiam li parolis dum la transdonceremonio pri la dudekjara veturado de la «IFEF-trajno», komencinta en Amsterdam en 1948, kaj komparis la kongreslokojn kun haltstacioj. Ĉiun jaron unufoje haltas la trajno. La al ĉiu fervojisto (kaj eĉ aŭtomobilisto) bonvena verda lumo do ankaŭ por IFEF kaj precipe por ties estraro estu bonvena simbolo. Ĝi donis al la «IFEF-trajno» liberan veturadon ĝis la venonta stacio, do ĝis Avignon en Francio.

Simboloj estas senvaloraj, kiam ili ne enhavas vivon, kiam ili ne kaŭzas pozitivajn sekvojn. Pro tio ni rigardu la novan simbolon de IFEF, la verdluman lanternon, kiel internan kaj daŭre efikan devigon doni niajn fortojn por nia faka movado. Intence mi diras «ni». Tiu ĉi vorteto inkluzivas min mem same kiel vin, estimataj legantoj, same la respondeculojn kiel ĉiun unuopan membron. Estas vera kaj ĝojiga fakto, ke IFEF en la dudek jaroj de sia ekzistado kreskis de 250 membroj en 1948 al 2600 en 1968. Estas nekontesteble, ke pere de longjara celtrafa agado de certa aro da bonvolaj gekolegoj oni realigis ideojn kaj pensojn, kiuj kondukis al rimarkindaj rezultoj sur nia speciala faka kampo. Estas agnoskinde, ke IFEF ĝuste pro tiaj rezultoj en la medio de la ĝenerala Esperanto-movado akiris respektindan pozicion. Ĉi tiu pozicio estas valora kapitalo kreita en duek jaroj. Ĝin ni konservu kaj pligrandigu!

Tamen ni konsciiĝu pri tio, ke la vivkondiĉoj de nia federacio ne restis la samaj en tiuj 20 jaroj. Nenio en la mondo daŭras. Oni devas konfesi, ke la ĝeneralaj vivkondiĉoj sur la terglobo en la pasintaj du jardekoj evoluadis en tiom ŝtorma rapideco, ke neniu homo kaj neniu organizaĵo kapablas neatenti tiujn ŝanĝojn. Unu el la plej okulfrapaj estas la plifortigo de la materia pensmaniero. La esperantismo baziĝis en la unuaj jardekoj de sia ekzistado ĉefe sur idealismo. Personoj, kiuj opinias, ke nia lingvo povus pluvivi sub tiaj kondiĉoj, grave eraras. Kiu kredas, ke esperantistaj grupoj, asocioj ĉiuspecaj povus simple krei siajn proprajn vivkondiĉojn, same eraras. Oni ne povas daŭre paroli pri la malkreskado de distancoj, pri la nepre necesa interkompreniĝo inter la popoloj, pri homaraj rajtoj kaj homa familio, kaj pri la «fina venko de Esperanto», kiam oni samtempe defendas limojn ĉirkaŭ si mem. Tio vere kaj tute ne signifas, ke ne ekzistu — jen koncerne al la Esperanto-movado — diversspecaj, granadaj kaj malgrandaj, naciaj kaj internaciaj, fakaj, religiaj, politikaj grupoj de esperantistoj. Ni ja ne havas nian lingvon pro ĝi mem, sed pro tio, ke ĝi servu al la homoj. Sekve ĉiuj tiuj grupoj, se ili entute volas kaj kapablas transrigardi siajn proprajn limojn, fakte devas havi intereson, ke la Internacia Lingvo evoluu en la tuta mondo. Tion atingi nur eblas, kondiĉe ke ĉiuj esperantistoj komune agadas kaj apud siaj specialaj celoj ne pretervidas la komunan. Kun nepra klareco la esperantistoj ekkonu, ke sen komuna celo la esperantismo pereos antaŭ la de ĉiuj sopirata fina venko. Kaj neniam eble en la okdekjara historio de Esperanto la danĝero de stagnado kaj regreso estis tiom proksima kiel nuntempe. Kial? Ĝuste pro la jam menciita materia pensmaniero, kiu malebligas al la homoj okupiĝi pri aferoj, kiuj ne alportas al ili baldaŭan profiton.

Kiel ĉio tio rilatas al la «IFEF-trajno» kaj al nia simbola verda lumo? Jen ni estu konsciaj pri la neceseco de du gravaĵoj:

unue ni ja persiste daŭrigu kaj intensigu nian fakan laboron, kies direkto estas ĝusta, sed samtempe ni nepre ne perdu el la okuloj la komunan celon realigeblan nur komune kun ĉiuj esperantistoj, kaj

due ni modernigu nian agadon sur ĉiuj niveloj. Precipe ni pli forte varbu laŭ niaj financaj rimedoj, tamen nepre per pli modernaj metodoj ol ĝis nun, kaj unuavice inter la junularo.

La estraro klopodos, doni akcelajn gvidliniojn kaj starigi laborplanon, kiu helpos mobilizi ĉiujn aktivajn kapablojn.

Intertempe ĉiuj landaj estraroj bonvolas priatenti mian peton en la fermkunveno en Varna: la du jaroj ĝis la 22a kongreso signifu varbadon kaj ĉiam denove varbadon sub la devizo:

ĉiu membro varbas almenaŭ unu novan membron pojare.

Komencu tuj! La aŭtuno kaj vintro estas favoraj sezonoj por tia celo. Nia estonta agado komplete staru sub la simbolo *«Verda lumo»*.

Prezidanto.



Kasistaj Informoj

Bankkonto de IFEF. La estraro malfermis ĉe Thurgauische Kantonalbank, Romanshorn konton kun numero 471. Nia banko akceptas pagojn rekte de alilandaj bankoj — kun nepra indiko por «IFEF» kaj mencio de la celo de la pago. Krome vi povas pagi al poŝtĉekkonto 85—231 de la supre menciita banko. Ĉekojn je iu ajn el la grandaj svisaj bankoj sendu al la kasisto.

Kas-transdono. Bonvolu pardoni la malhelpojn, kiujn kaŭzis la fakto, ke ĝis 10-a de aŭgusto la kaso ne jam estis transdonita al la nova kasisto.

Bankkonto en Praha. Pro aparta aranĝo inter nia ĉeĥoslovaka landa asocio kaj IFEF-membraro, ni disponas pri mono en la nacia banko en Praha, kiun oficiale rajtas uzi turistoj. Antaŭ ol vojaĝi al Ĉeĥoslovakujo bonvolu rilati kun la IFEF-kasisto, kiu havigos al vi legitimilon por ĉerpi de tiu kapitalo, je normala turista kurso.

Adoptantoj. La estraro deziras pliampleksigi la reton da adoptitaj membroj, ĉefe en landoj, kie IFEF ne jam havas landan asocion. Ni invitas nian membraron al solidareca ago, plifortigi IFEF kaj ebligi kontakton kun kolegoj ĝis nun foraj de IFEF. La jara kotizo de sv.fra. 3.— estas tiom modesta, ke sen ofero tia kontribuo eblas. Vi povas pagi al la IFEF-kasisto per internacia mandato, per sendo de 6 int. respondkuponoj — aŭ per pago al la kasisto de via landa asocio. Laŭeble ni elektos kontaktigi vin kun la elektota kolego.

Limdato kotizpago. Dankon al tiuj landaj kasistoj, kiuj ĝis la regulara limdato de 30-a de junio kotizis. Kunhelpu ĉiuj eviti plendojn kaj prokrastojn.

la kasisto: O. Walder.



SINCERAN DANKON ESPRIMAS

la estraro pro la multnombraj gratuloj kaj bondeziraj vortoj kiuj atingis ĝin post la estrarelekto de Varna. Ni petas komprenon, ke ne estas eble persone kaj unuope respondi.



SALUTVORTOJ

La IFEF-estraro sendis salutvortojn al jenaj kongresoj resp. aranĝajoj:

1.6. Jarkunveno de Belga Esperanto Fervojista Asocio en Brüssel/Belgio.

27.7—3.8. Internacia Skolta Jamboreo, Essex, Britio.

25.—30.8 IKUE-KELI-kongreso en Limburg/Gemanio.

3.—9.8. SAT-kongreso en Utrecht/Nederlando.

5.8. UEA-Fakkunveno de Fervojistoj, Madrid/Hispanio.

El Madrid atingis nin la sciigo, ke partoprenis 28 fervojistoj el 10 landoj la fakan kunvenon dum la UEA-kongreso.

RENFE ebligis interesan altvaloran fakvizitadon. En la horaro aperis klarigteksto en Esperanto. Dankon al la hispanaj kolegoj, kiuj kun favoro laboris por tiu ĉi celo.

ADRESŜANĜOJ

Nia fanca kolego Michel Robert, kiu antaŭe loĝis en Villiers-sur-Marne sciigas al siaj multnombraj gesamideanoj, ke la nuna adreso estas:

Michel ROBERT
Logement 1711
10, Allée Fernand Léger
F - 95 - ARGENTEUIL
Francujo.

Nia nederlanda kolego E. R. Oosterwyk, kiu antaŭe loĝis en Hofmeyerstraat 41[III], nun translokiĝis.
Lia nova adreso estas:

E. R. Oosterwyk
Endrachtstraat 25
AMSTERDAM N. W. ZUID
Nederlando.

★

LA ESTRADO KAJ LA LANDAJ KOMITATANOJ DE I.F.E.F.

Norvega Esperantista Fervojista Asocio abonas por la estraranoj kaj komitatanoj «Norvega Esperantisto» kun Fervojista Paĝo.

Por ke la abonlistoj ĉiam estu korekta, mi petas ke estu sendota al mi sciigon pri adresŝanĝoj.

Ankaŭ kiam en la respektivaj landoj okazos elektoj de komitatanoj, sendu al mi sciigon pri tio.

Kun samideana saluto
Odd Kolbrek
Kallbakkstubben 22
Oslo 9
Norvegujo.

★

DEZIRAS KORESPONDI

20 diversaĝaj gekursanoj deziras korespondi kun tuta mondo pri ĉiuj temoj. Respondo garantiata. Adreso: Jiri Jiroušek;tr. 5 Kvetna 799; Česka Lipa, Ĉeĥoslovakio.

HONORE

AL LA

XX-a JUBILEA ESPERANTO KONGRESO EN VARNA (Bulgario)

11.—17.V. 1968

de la 17-a ĝis la 23-a de majo 1969

RITME KANTAS SURRELE LA RADOJ!

Bonan venon karaj kolegoj verdstelaj
al nia ideo kaj lingvo fidelaj
gratulon al via jubilea festo
per mia elkora versaĵo modesta.

Mi vidas kiel Vi fortĝoje manpremas
kaj unu alian frate ĉirkaŭprenas
ĉar Vi ne soifas pri verŝo de sango
tial kisas sin reciproke sur vangoj.

Profesi' de l' trafiko internacia
Via movado kreis jam tradiciojn
ĉiujare Vi kunvenas por kongresi
per kolega kunlaborado progresi.

Profesi' grava, malfacila sed nobla
utile servanta al transport' multnombra
konata per ritma «traka-trak» de l' radoj
dum la tagnoktaj vagonar' veturadoj!

La homa progreso permesis supozi
ke la unuaj trajnaj lokomotivoj
iros en muzeojn silente ripozi
kiel vapor' veteranoj primitivaj.

Nun lokomotivoj dizelaj, elektraj
pli potencaj evidente pli perfektaj
priservas la trafikon jam pli moderne
sed ĉu oni povus diri por eterne?

Dum Viaj Profesiaj oficekontaktoj
Vi akre sentis de helplingvo la mankon
kaj solvis problemon per ĝusta elekto
de l' plej konvena Zamenhofa projekto!

Natura estas la teknika progreso
male de helplingva problem' la postresto
kiom longe la Babilona konfuzo
daŭros bremzi de Esperanto la uzon?

RUSE - BULGARIO
marton 1968

Ja ĝin besonas la kontakta epoko
pli kaj pli oftaj vizitoj reciprokaj
la paca kunekzistad' interpopola
sufiĉas prokrasti prudentan bonvolon.

La mondo havas 80 jaran helplingvon
signalu Vi per verdflaga svingo
por ĝia oficialigo «vojon liberan»
tra nia relvoja retaro tuttera!

Verkis kaj dediĉis:
Al XX-a Jubilea IFEF Kongreso
Varna 11 - 17 V 1968
Ekskolego: BORIS P. KAVAĜIEV
str. Car Aasen 11
RUSE - BULGARIO

Kunsido de la terminara komisiono

Lundon la 13an de majo 1968 okazis la dumkongresa kunsido de la Terminara Komisiono, kiun ĉeestis 17 personoj el 11 landoj. Por informiĝi pri la stato de la laboroj en la diversaj landoj, la gvidanto, s-ro Ritterspach, donis la parolon laŭ alfabeta vico.

En *Bulgario* nova aktivulo volas eklabori, nome Veliko Filipov el urbo Ruse. Gratulon kaj kuraĝigon! — En *Ĉeĥoslovakio* laŭ s-ro Rebiĉek oni laboras triope, la atribuita kvanto de la UIC-leksikono estas en malneta formo tradukita. — En *Danlando* laŭ s-ro Hauge ankaŭ tri personoj aktivas sur terminara tereno. Ili mem pri la UIC-leksikono, du aliaj pri Terminareto, kiu proksimume je duono estas preta; «rotaprint»-multobligita publikigo eventuale post unu jaro. — En *Finnlando* laŭ s-ro Narvalla mankas mono por publikigo de Terminareto, kies unua parto Esperanta/Finna estas preta. La litero «E» de la UIC-leksikono, atribuita al Finnlando, estas tradukita. — En *Francio* laŭ s-ro Bernier daŭras la laboroj de s-ro Blondeaux, sed pro la preparoj por la Avinjona kongreso estos paŭzo. Poste oni ankaŭ volas eble konsideri eldonon de Terminareto, sed prefere post apero de la PIV. — En *Hungario* laŭ s-ro Bacskai laboras kvin personoj, Terminareto Esperanta/Hungara estas manuskripte preta, la dua parto Hungara/Esperanta estas duonpreta. Disdonita provpaĝo tajpita kaj fotografie malgrandigita al poŝformato aspektas mirinde klara, kvazaŭ presita. — Daŭras la laboroj je varnomaro por komerco kaj transporto, kaj pri la litero «T» de la UIC-leksikono. — En *Nederlando* laŭ s-ro Hardeveld preskaŭ fintajpita (de lia edzino) estas Terminareto Esperanta/Nederlanda, oni esperas eldoni ĝin venontjare, multobligite en formato A 4. Nur post tio oni okupiĝos pri la UIC-leksikono. — En *Norvegio* laŭ s-ro Krogstie la manuskripto de Terminareto Esperanta/Norvega kaj la dua parto, Norvega/Esperanta, estas prespreta. En la estonta laboro pri la UIC-leksikono multe utilos vortolisto elektita el ĝi fare de Norvegaj Ŝtatfervojoj, kiu estas laŭ kodnumeroj registrita per elektronika cerbo en norvega traduko. — En Svedio s-ro Bengtsson sola tradukis 200 terminojn el la UIC-leksikono, cetere li klopodas kunlabori kun Danlando kaj Norvegio. — El *Svislando* s-ro Bipp skribe sciigis, ke li esperas fintraduki sian kvanton el la UIC-leksikono dum tiu ĉi jaro, proksimume du trionojn li jam pasintjare en Fulda prezentis preta. — En *Jugo-*

slavio oni rezignis pri eldono de Terminareto. S-ro Sekereŝ en korespondado kun s-roj Rebiĉek kaj Bengtsson pluevoluigis la labormetoden de la Terminara Komisiono, la rezulton li volas baldaŭ diskonigi inter la kunlaborantoj. Cetere la tradukado de la «Internacia Konvencio pri la Fervoja Vartrafiko» (CIM) forrabis multan tempon kaj energion. Ĝi estas nepre salutinda rezulto de tre laŭdinda aktiveco, praktika apliko de terminara laboro.

Ritterspach.

Jarkunveno de IPTEA

Ĵaŭdon, la 16an de majo okazis en la kadro de la IFEF-kongreso en Varna la unua jarkunveno de la IPTEA (Internacia poŝtista kaj telekomunikista Esperanto-Asocio). Ĝi fondiĝis de 20 poŝtistoj el 9 landoj dum la UEA-kongreso 1966 en Budapest. Intertempe aliĝis 350 poŝtistoj el 30 landoj.

La ĉirkaŭ 50 en Varna kunvenintaj deligitoj akceptis la statutojn de IPTEA kaj elektis kiel estraron: Asen Grigorov, Nikola Raŝev, Mihail Ĉobanov, Dimitar Sokolov, Draguŝko Petrov, Dimitar Karagiozov, s-ino Ekaterina Maneva, ĉiuj el Sofia, Bulgario, Roger Colney, Lyon, Francio, s-ino Maria Rackova, Plzen, Ĉeĥoslovakio, Leo Jolliet, Wiesbaden, Germanio, W P. Sigle, Amsterdam, Nederlando, s-ino Vera Ĉokiĉ, Beograd, Jugoslavio, Andreo Marŝalkovski, Gdansk, Pollando, Hieronymus Stroinski, Leipzig, Germanio kaj Ludvigo Portik, Budapest, Hungario.

La kunvenintoj decidis inter alie, ke la informgazeto de IPTEA aperu ĉiun duan monaton, ke la jarkotizo estu egalvalore de 10 internaciaj respondkuponoj kaj ke la 2a jarkunveno de IPTEA okazu dum la UEA-kongreso en Helsinki en aŭgusto 1969.

S-ro Nikola Haŝev ricevis grandan aplaŭdon pro sia interesa fakprelego pri la temo: Telekomuniko kaj kosmo. Li raportis pri la uzado de satelitoj por televido, radio, telegrafado, telefonado kaj sendado de bildoj kaj informoj por la gazetaro, kiuj povos esti presitaj en diversaj urboj aŭ landoj samtempe.

Kelkaj fervojistoj partoprenis ĉe la jarkunveno de IPTEA kaj ili ĝojas pri la ĝisnuna sukceso. Ĉar ni mem scias, kiel grava estas la laboro por Esperanto en la fakorganizaĵoj, ni petas la legantojn de ĉi tiu raporto, ke ili atentigu poŝtistojn kaj kunlaborantojn de radio aŭ televido pri la ekzistado de IPTEA. La adreso estas: IPTEA, Poŝtenska kutija 25, Sofia C, Bulgario.

Heinz Schindler.

ITF-kongreso en Wiesbaden

La 28an de julio la Internacia Trafiklaborista Federacio (ITF) okazigis en konata kuracloko Wiesbaden sian 29-an kongreson. Tio estis la tria fojo, ke ITF-kongreso okazis en Germanio. (1924 en Hamburg, 1950 en Stuttgart kaj nun 1968 en Wiesbaden.) ITF havas 6,5 milionoj da membroj.

Inter la honoraj gastoj estis la trafikministro Leber, prezidanto de DB Eichinger, konataj homoj el politiko kaj komerco, ĉefurbestro de Wiesbaden, ambasadoroj kaj ataŝeoj de multaj landoj. La partoprenantoj konsistis el 405 delegitoj el 86 landoj. La unuan fojon ankaŭ IFEF estis invitita.

Pere de persona invito de ĝeneralsekretario Imhof la sekretariino reprezentis la IFEF-estraron. En la granda belege ornamita halo de Kurhaus Wiesbaden regis internacia atmosfero. Flirtis en ĝi 86 flagoj. La tuta mondo rendevuis. Blankaj, brunaj kaj nigrehaŭtaj homoj, bele vestitaj, parte en siaj naciaj kostumoj, grupiĝis. Oni metis televid- kaj fotoaparatiojn en la ĝustajn poziciojn. Necesis temporabaj instalaĵoj de tradukaparatoj. Oficiale en ITF estas allasitaj 5 lingvoj. Sur la balkono sidis multe da ĵurnalistoj, kiam post ludado de overturo «Nambuko» de Verdi la prezidanto de ITF, S-ro Duby, germanlingve malfermis la kongreson. Sekvis paroladoj aŭ german- aŭ anglalingvej.

Rigardo malantaŭ la kulisoj montris, kia granda stabo devis streĉe laboregi por kontentigi ĉiujn dezirojn. Ĝi same montris, kiom da tempo kaj des pli da mono kostas tia komplika aparato. Dank al la tradukistoj la faka

agado flue sukcesis, koncentrite sekvis propono kaj kontraŭparolo. Sed io mankis al ili — estis la reciproka interkompreniĝo kaj sekve de tio la familia kaj amika atmosfero kiel en niaj kongresoj — kaj tio estis tre domaĝe.

Inter la honoraj gastoj troviĝis ankaŭ s-ro Klatil, kiu nun emeritiĝis. Kion li signifis por IFEF bonvolu legi en la historio paĝo 12. Laŭ la bildo li bone estas ekkonebla. Mi eluzis la okazon tagmanĝi kaj babili kune kun li. Estis tre interese aŭdi la modestan viron paroli pri sia eminenta laboro, kion li faris dum multaj jaro por ITF. Speciale interese estis, kiom forte Esperanto influis sian vivon. Nur liaj Esperanto-lingvospertoj siatempe ebligis al li ricevi la oficon ĉe ITF.

Ke ni ambaŭ nur esperantlinge babilis estas kompreneble — kaj tio estis la plej bona.

La sekretariino.

La vagonkonstruado en popola respubliko Bulgario kelkaj novaj ŝarĝvagonoj kaj ilia elprovo

Fakprelego dum la 20-a kongreso de IFEF en Varna verkita de
inĝ. Kiril Ermenkov
inĝ. Jeljo Dimitrov
de la «Scienca esplora instituto pri transporto» — Sofia
tradukita de inĝ. Simeon Simeonov
kaj Simeon M. Simeonov

1. *Enkonduko*

La fervoja transporto estas la ĉefa transportmaniero en Popola Respubliko *Bulgario.* Pro tio la popola registaro ĉiam turnis apartan atenton al ĝia normala disvolviĝo kaj teknika ekipado.

La perspektiva plano por ekonomia evoluo de la lando, aprobita de la VIII-a kongreso de la Bulgara komunista partio, inter alie antaŭvidas ĝeneralan kaj multflankan rekonstruon de la fervojoj pere de elektrizado, dizelizado kaj esenca modernigo de la vagonstoko.

La vagonmastrumo prezentas unu el la fundamentaj branĉoj de la fervoja transporto. La teknikaj kvalitoj, la strukturo, la stato kaj zorgoj pri la vagon-stoko havas grandan signifon por garantii la transportadon de pasaĝeroj kaj varoj, por pliintensigi la rapidecon de la trajnoj kaj la transportan kapaciton de la fervojlinioj, por enkonduko de mekanigo kaj aŭtomatigo de la ŝarĝ- kaj malŝarĝlaboroj ktp.

Pro tio la perspektiva plano konsideras teknikan progreson ankaŭ en la vagonmastrumo per rekonstruo de la ekzistantaj vagonoj kaj livero de novaj modernaj var- kaj pasaĝervagonoj.

2. *Historiaj notoj pri la vagonmastrumo de la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj*

Antaŭ la Dua Mondmilito la ŝarĝvagonstoko de tiama Bulgario konsistis precipe el duaksaj vagonoj kun malgranda kargokapacito (maksimume ĝis 15 t ĉe taro — 9 t) kaj maksimuma rapideco ĝis 60 km/h. La kvaraksaj vagonoj estis nur 1 % de la vagon-stoko. Ĉirkaŭ 60 % de la vagonoj estis provizitaj nur per manbremso, kio limigis la rapidecon de la trajnoj maksimume ĝis 45 km/h. La pasaĝervagonoj ankaŭ estis precipe duaksaj kaj triaksaj, kun ligna vagonkesto kaj kun ne tiel komforta interna aranĝo. La vagonoj estis prizorgataj en la riparejoj por lokomotivoj kaj en malgrandaj fervojlaborejoj per primitivaj teknikaj rimedoj kaj multa manlaboro kun malalta produktiveco.

Dum la Dua Mondmilito la teknika stato de la vagon-stoko ankoraŭ malpliboniĝis kaj 25 % de la vagonoj estis eliminitaj el uzado.

Jam en la unuaj jaroj de la popola regado, la registaro faris klopodojn kaj iom post iom efektivigis serion da entreprenoj por plibonigo de la teknika stato de la vagonoj, por renovigo de la vagon-stoko kaj plibonigo de ĝia vartado kaj ekspluatado. Estis konstruitaj kaj ekipitaj kelkaj specialigitaj vagonejoj por ŝarĝvagonoj kaj unu por la pasaĝervagonoj en Sofia. Ĉe la manovraj fervojstacioj estis muntitaj instalaĵoj por elprovadi pneŭmatikajn bremsojn de vagonoj nekuplitaj al lokomotivoj. La nombro de la vagonoj provizitaj per pneŭmatikaj bremsoj plimultiĝis al 75 % en 1966 kontraŭ 6 % en 1939. Pligrandigita estis la kargokapacito de serioj da ŝarĝvagonoj per 2 ĝis 5 t kaj la vagon-stoko estis kompletigita per novaj netegitaj, tegitaj kaj specialaj vagonoj precipe fabrikitaj en la lando.

3. *La vagonkonstruado en Popola Respubliko Bulgario*

La vagonkonstruado en nia lando estas koncentrita en la uzinoj: Fervojuzino «G. Dimitrov» en Sofia kaj Vagonuzino «Červeno zname» (ruĝa standardo) en Burgas por ŝarĝvagonoj kaj Ŝtata lokomotiv- kaj vagonuzino «V. Kolarov» en Ruse kaj Ŝtata vagonuzino «A. Jdanov» en Drjanovo por pasaĝervagonoj. La kreo de la supremenciitaj uzinoj estas rezulto de la pliampleksigo de la iamaj fervojlaborejoj, post ilia kompleta rekonstruado kaj ekipado per novaj maŝinoj. Tiamaniere en ili, krom la parta kaj kompleta riparado de la vagonoj, oni povis entrepreni ankaŭ serian produktadon de novaj vagonoj. Hodiaŭ, per la nov-produktado estas okupata la pli granda parto de la produktadkapacito de la uzinoj.

La komenco de la vagonkonstruado en la lando estis metita en 1951, kiam en la Vagonuzino «Červeno zname» komenciĝis la produktado de la unuaj duaksaj tegitaj varvagonoj, netegitaj varvagonoj kaj fridvagonoj por fridigo per glacio. La kargo-kapacito de tiuj vagonoj estis 20 t kaj ties maksimuma rapideco 100 km/h. Ili estis ekipitaj per pneŭmatika bremso Hildebrand-Knorr. Post kelka tempo, en la uzino estis produktitaj la unuaj kvaraksaj renverskargujaj vagonoj kun kargo-kapacito 58 t, destinitaj por transportado de erco kaj karbo precipe el subĉielaj minejoj. En la sama uzino estis konstruita granda serio da kvaraksaj netegitaj vagonoj kun kargo-kapacito de 55 t kun rulaĵlagroj kaj maksimuma rapideco de 100 km/h. En la lastaj jaroj en la uzino «Červeno zname» estis perfektigitaj iuj el la iamaj projektoj de vagonoj kaj oni laboras por kreado de novaj serioj da vagonoj laŭ la unuecigitaj modeloj de OSShD kaj UIC.

La Fervojuzino «G. Dimitrov» produktis kelkajn seriojn da cisternvagonoj por naftoproduktoj, por vino kaj por sulfata acido, kaj ankaŭ specialajn silovagonojn por cemento kaj kvaraksajn renverskargujajn vagonojn.

La Ŝtata vagonuzino «A. Jdanov» en kunlaboro kun la Ŝtata lokomotiv- kaj vagonuzino «V. Kolarov» konstruas pasaĝervagonojn kupeajn kaj senkupeajn kun boĝioj KB-65, permesantaj altan veturrapidecon kaj proponantaj grandan komforton al la pasaĝeroj ĉe enlanda kaj internacia trafiko.

Kiam oni trarigardas la evoluadon de la vagonkonstruado en nia lando, oni konstatas la seninterrompan progreson kaj perfektigon de la konstrua kaj teknologia prilaborado, la aplikadon de la novigaĵoj en la nuntempa vagonkonstrua tekniko, konforme al la preskriboj de la internaciaj fervojaj organizaĵoj — UIC kaj OSShD, en kiuj la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj membras. Pri la bona kvalito de la produktitaj vagonoj atestas ankaŭ la fakto, ke ŝarĝvagonoj estas eksportataj al Hungario, Ĉeĥoslovakio, Greklando k.a.

4. *Kelkaj novtipaj ŝarĝvagonoj*

En la nuntempa konstruado de ŝarĝvagonoj evidentiĝas la jenaj ĉefaj tendencoj:

— pligrandigo de la *kargo-kapacito,* kiel ĝenerala kvalitindiko pri la konstruaĵo, difinanta la produktivecon de la vagono, per kompleta utiligo de la kargo-profilo, de la normo pri statika poradaksa ŝarĝo kaj de la permesita ŝarĝo po metro laŭlonge de la relvojo;



Silovagono por cemento

— pligrandigo de la *fortikeco* kaj *sekureco* de la konstruaĵo ĉe altaj veturrapidecoj, ĉe samtempa reduktado de la *taro.*

La plialtigo de la veturrapideco de la trajnoj estas unu el la rimedoj por akceli la vagoncirkuladon. Pro tio lasttempe ĉiuj fervojaj administracioj klopodas altigi la maksimuman rapidecon de la veturiloj. Laŭ la preskriboj de OSShD, la maksimuma rapideco de la novkonstruataj ŝarĝvagonoj devas esti ne malpli alta ol 100 km/h kaj en proksima estonteco tiu normo plialtiĝos al 120 km/h. Aliflanke kaj kontraŭe al la postuloj pri fortikeco kaj sekureco de la konstruaĵoj ĉe altaj veturrapidecoj, staras la postulo pri reduktado de la taro. Tion oni atingas per prilaborado de celkonformaj konstruformoj de la detalaĵoj; konstruado de tutportaj vagonkestoj kaj cisternoj sen ĉasio; malpliigo de la streĉiteco aperanta en la konstruaĵo ĉe la veturado, kion oni atingas per plibonigo de la risorta pendigo; konvena elekto de la materialoj (alojita ŝtalo, malpezaj alojoj, stampitaj profiloj anstataŭ laminataĵoj plastikaj materialoj k.a.) kaj perfektigo de la metodoj de kalkulado kaj elprovo de la konstruaĵoj.

La supremenciitaj tendencoj kaj postuloj kuŝas en la fundamento de la konstru-prilaborado de la plej novaj vagonoj, prezentantaj senduban sukceson de nia vagonkonstruado nome:

Kvaraksa netegita aŭtomate malŝarĝebla universala ŝarĝvagono, serio E, laŭ UIC-kodo 571—2. La vagono estas destinita por transportado de karbo, ercoj kaj aliaj ŝuteblaj kargoj kaj ankaŭ por varoj, kiuj ne postulas ŝirmon kontraŭ atmosferaj influoj.

Duaksa tegita varvagono, serio F_2, UIC-normtipo 1, serio Gbs. La vagono estas destinita por transportado de ĉiuspecaj varoj, bezonantaj ŝirmon kontraŭ senperaj atmosferaj influoj kaj ankaŭ por transportado de brutaro.

Kvaraksa cisternvagono, serie R_4 — *61,2m*^{3}, konforma al la postuloj de RIV por utiligado en internaciaj komunikoj. La vagono estas destinita por transportado de nafto-produktoj (benzino, petrolo, nafto k.a.).

Kvaraksa silovagono por cemento, serio Krz. Ĝi estas destinita por transportado de cemento.

La menciitaj novaj vagonoj estas ekipitaj per pneŭmatika bremso kun distribua valvo KE-1c Por ĉiuj novkonstruitaj vagonoj oni antaŭvidas bufro-trakcian mekanismon kun metal-kaŭĉukaj risortelementoj, konstruitaj konforme al la preskriboj de UIC. la frontaj traboj kaj la ĉasioj de ĉiuj novaj vagonoj estas konstruitaj kaj elprovitaj tiel, ke ili povu esti ekipitaj en la estonteco per centra aŭto-

mata kuplilo de la unuecigita modelo de OSShD-UIC.

Ĉiuj novaj kvaraksaj vagonoj estas ekipataj per duaksa boĝio BT-4, konstruita en nia lando laŭ teknika dokumentaro de ORE (Esplora servo de UIC). Tiu ĉi tipo de boĝio estas tre disvastigita nun en Eŭropo.

5. *Elprovado de la novtipaj ŝarĝvagonoj*

5.1 *Ĝeneralaj rimarkigoj*

La konstruado de la nuntempaj fervojaj vagonoj kun altaj tekniko-ekonomiaj kvalitindikoj estas neimagebla sen ĉiuflanka elprovado kaj kontrolo de la prototipoj de la novaj konstruaĵoj, kiel ĉe statika ŝarĝado, tiel ankaŭ ĉe ilia veturado en la konsisto de trajno. La elprovoj de la fortikeco donas klaran bildon pri la streĉita stato de la vagonstrukturo kaj de ĉiuj gravaj detalaĵoj. Tiel eblas prijuĝi la sekurecon de la konstruaĵo kaj se necese plifortikigi iujn elementojn aŭ malpezigi aliajn por redukti la taron de l'vagono. Ĉe la elprovoj estas mezurebla la streĉeco aperanta en la konstruaĵo kaj estas klarigebla ankaŭ la rolo de apartaj geometriaj dimensioj, de la kvalitoj de la risorta pendigo k.a. por la trankvila kaj sekura veturado de la vagono ĉe la antaŭvidita maksimuma rapideco.

5.1.1 *Veturelprovoj (dinamikaj kaj pri fortikeco).* La veturelprovoj estas efektivigataj helpe de konvena aparataro, muntita en speciala laboratori-vagono, kiu dum la elprovoj estas kroĉata senpere al la elprovata vagono en la konsisto de la provtrajno. La mezurado de la streĉiteco en la vagonstrukturo efektiviĝas per rezistecaj streĉindikiloj gluitaj al antaŭe difinitaj punktoj de la elprovata konstruaĵo. Ĉiuj streĉindikiloj estas ligitaj per konduktiloj kun la aparataro de la laboratorivagono. La elektraj signaloj ricevitaj de la streĉindikiloj estas amplifitaj kaj registritaj de oscilografoj.

Por priesplori la dinamikajn kvalitojn de la vagonoj, krom tio estas uzataj aliaj aparatoj muntitaj en la laboratori-vagono aŭ sur la elprovata vagono mem. Tio estas reziteemezuriloj de moviĝado, indukteemezuriloj de moviĝado, diversaj akcelmezuriloj, mezuriloj de forto kaj premo, vibromezuriloj k.a. el kiuj multaj estas konstruitaj de la specialistoj de la laboratorio. Tiuj ĉi aparatoj ebligas registradon de ĉiuspecaj osciloj de la esplorata vagono dum ties veturado, de la vertikalaj fortoj en la radakslagroj, de la fortoj en la bufro-trakcia mekanismo, de la horizontalaj fortoj en la konstruaĵo, de la akceloj de la radakslagroj kaj la vagonkesto en horizontala kaj vertikala ebeno. La oscilografoj ebligas samtempan registradon de 91 informoj.

La veturelprovoj estas efektivigataj ĉe diversaj rapidecoj, diversaj veturkondiĉoj kaj diversaj reĝimoj de kargado.

La kolektita provmaterialo estas prilaborata kaj servas por pritakso de la veturkvalitoj de la vagono, esprimitaj en formo de nombraj koeficientoj (kriterio). Tiamaniere ne nur estas difinebla la dinamika stato de la vagono, sed oni povas ankaŭ ĝin kompari kun aliaj modeloj.

5.1.2 *Statikaj elprovoj.* La elprovoj pri la fortikeco en statikaj kondiĉoj estas efektivigataj sur speciala elprovejo. Helpe de hidraŭlika sistemo sur la strukturo de la elprovata vagono oni aplikas laŭlongajn fortojn de premo al la bufroj, fortojn de trakcio kaj premo en la loko de la kuplilo, transversajn kaj vertikalajn fortojn al la kesto, ĉio konforme al la preskriboj de UIC pri elprovado de fervojaj veturiloj. La streĉecon en la vagonstrukturo registras la streĉmezura aparataro de la priskribita laboratori-vagono. Pri similaj elprovejoj por statikaj elprovoj de la fortikeco de la vagonoj laŭdire disponas nur kelkaj landoj plej progresintaj en teknika rilato.

5.2 *Rezultoj de la elprovado de kelkaj konstruaĵoj*

En 1966 estis efektivigitaj kompleksaj fortikec- kaj veturelprovoj de cisternvagono R_4, 61,2 m³ kaj boĝioj BT—4.

Sur la vagonĉasio kaj la cisterno estis mezuritaj la streĉecoj en 160 punktoj kaj sur la boĝio — en 70 punktoj.

Post prilaborado de la ricevita provmaterialo sekve de la elprovado de la fortikeco oni konstatis, ke la streĉecoj en la strukturo de la cisterno kaj la vagonkesto estas en per mesitaj limoj. En du transversaj tranĉoj de la cisterno kaj de la ĉasio estis konstatitaj pli

grandaj streĉecoj, kiuj poste estis konstrue korektitaj. La ricevitaj valoroj de la dinamikaj koeficientoj garantias trankvilan kaj sekuran veturadon de la vagono ĉe la antaŭfiksita maksimuma rapideco de 100 km/h. Oni povas konsideri, ke laŭ siaj teknikoekspluataj kvalitoj la cistern-vagono ne cedas al la plej bonaj lasttempaj modeloj.

Kompletaj fortikecaj kaj dinamikaj elprovoj estis faritaj ankaŭ pri la prototipo de tegita duaksa varvagono, UIC-normtipo 1. En 175 punktoj el la strukturo de la vagono estis difinitaj la streĉeĵoj, kio ebligis ricevi klaran bildon pri la streĉita stato de la ĉefaj portantaj elementoj. La statikaj kaj subpuŝaj elprovoj ebligis argumentite rekomendi la korektadon de iuj elementoj de la konstruaĵo, ekzemple pligrandigo de la diagonala firmeco de la ĉasio, plifortikigo de la ĉefa laŭlonga trabo kaj ties konzola parto k.a. Post la faritaj strukturaj plibonigoj, la ripetitaj statikaj elprovoj de la unua vagono el la seria produktado montris la altajn kvalitojn de la vagono.

6 *Konkludo*

Laŭ la perspektivaj planoj de la vagonkonstruado, en la proksimaj jaroj oni planas la projektadon, priesploron kaj fabrikadon de serio da novaj modeloj de ŝarĝvagonoj, ekzemple:

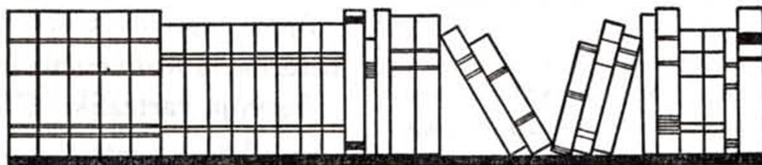
— duaksa universala vagono kun moveblaj vandoj kaj tegplatoj;
— duetaĝa aŭtotransportvagono;
— duaksa cisternvagono por transportado de vino;
— duaksa boĝio por ŝarĝvagonoj kun maksimuma rapideco ĝis 120 km/h;
— kvaraksa tegita leĝermateriala vagono;
— duaksa tegita leĝermateriala vagono;
— kvaraksa kontenerporta vagono k.a.

La konstanta pligrandigo de la kargotrafiko sur la fervoja reto de la bulgaraj fervojoj postulas seninterrompan kompletigon de la vagon-stoko. Ekzemple por la periodo 1970—1975 oni planas plimultigi la vagonstokon je 20 000—24 000 aksoj kaj por la periodo 1976—1980 — je 24 000—28 000 aksoj. La atingitaj rezultoj de nia vagonkonstruado montras, ke ĝi povas sukcese solvi la problemojn pri la produktado de modernaj ŝarĝvagonoj por kompletigo de la vagon-stoko de BDZ kaj ankaŭ por eksportado. Tiu maniere niaj vagonkonstruistoj praktike plenumas la taskon starigitan de la popola registaro pri disvolvigo de la nacia maŝinkonstrua industrio je alta teknika nivelo.

GRAVA INFORMO:

La legantoj de LIF, kiuj havas intereson pri la fakprelegaj tekstoj kaj legantoj de LIF, kiuj havas intereson pri la fakprelegaj tekstoj kaj bildoj de la kongresoj de IFEF en Fulda kaj en Varna, skribu al la gvidanto de fakprelegoj, TBOI Willi Brandenburg, DB-Hochbaubahnmeisterei 44, MÜNSTER (Westf.) Schaumburgstrasse 13, Okcidenta Germanujo.

La fakprelegteksto. Enkonduko de la elektra kaj dizela trakcio en la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj (BDZ), de la 20a kongreso en Varna, sekvos en la venonta numero de LIF.



Plena Illustrita Vortaro de Esperanto

Grave ke minimume 2000 esperantistoj mendas ĝin

Paris. Korespondinte kun presejoj en pluraj landoj, Sennacieca Asocio Tutmonda (SAT), la eldononto de la Plena Ilustrita Vortaro de Esperanto (PIV), elektis firmon, kies seriozeco kaj tekniko respondas al la postuloj minimumaj. Laŭ tio oferto SAT povos vendi la vortaron je maksimume 19 usonaj dolaroj. La manuskripto kovros 1584 paĝojn en la

formato 14 x 19,5 cm (sama litertipo kiel en la grandformata Plena Vortaro de Esperanto), la ilustrado ampleksos 10 ĝis 12 kompletajn paĝojn.

Eble tiu prezo ŝajnos ekscesa al multaj personoj; tamen ĝi estas nur la strikta rezultato de minimuma koeficiento aplikata al la produktokostoj. Oni ja ne forgesu, ke SAT devos cedi normalan rabaton al la ĉefaj revendistoj, kies rolo estas ankoraŭ pli necesa en merkato tutmonda ol en merkato nacia.

La prezo estos proksimume la duoblo de la prezo de similampleksaj nacilingvaj vortaroj, kiel «Brockhaus», «Le Petit Larousse Illustré» k. a., kiuj ĉiujare vendiĝas 300- ĝis 400-oble pli ol PIV vendiĝos. Tia komparado estus tute ne ekvilibra.

Antaŭ 37 jaroj SAT neniel hezitis por eldoni la 512-paĝan Plenan Vortaron, ĉar tiam la sukceso estis absolute certa. Ankaŭ certe la nuntempaj esperantistoj same avidus posedi la multoble pli riĉan PIV, sed la Esperanto-movado de 1968 estas alia ol en 1931. Fakte hodiaŭ ĝi konsistas el du kolektivoj izolitaj, kun grandaj malfacilaĵoj pri ekonomia kaj valuta interŝanĝo. Ĝuste tiu stato generas la plej grandan parton de la financaj riskoj de la entrepreno.

SAT opinias do prudente ekfronti tiujn riskojn nur, kiam estos certe, ke *almenaŭ 2000 esperantistoj estas pretaj mendi la PIV kontraŭ efektiva pago de 19 dolaroj (proks. 266 steloj).*

Ni vokas al tiuj 2000 esperantistoj, ke sur simpla poŝtkarto, sendata al SAT, 67 avenue Gambetta, F-75 Paris-20, antaŭ la fino de aŭgusto 1968, ili skribu jenan deklaron:

Nomo kaj adreso

Responde al la alvoko de SAT mi firme kaj formale promesas aĉeti kaj pagi la Plenan Ilustritan Vortaron de Esperanto, kiam nova komuniko aperos en la Esperanta gazetaro.

Dato kaj subskribo

Ĝis plia alvoko oni prokrastu ĉian sendon de mono. Laŭ la rezultato registrita, SAT decidos pri la sorto de la manuskripto de PIV kaj eventuale respondos al ĉiuj promesintoj.

Esperantistoj kaj fervojistoj, konsciu pri la granda valoro de tiu unika verko, kiu levos la prestiĝon de Esperanto en la okuloj de la tuta klera mondo kaj ĝian utilecon en la manoj de ĉiu serioza uzanto.

MONDMAPO

Formato 100 x 70 cm. Eldonis Internacia Instituto por Oficialigo de Esperanto, Zetska 4/A *Beograd* (Jugoslavio). Nomigo de landnomoj estas ofte embarasa tasko por esperantistoj. Pro tio estas bonvena kaj gratulinda la iniciato de I.O.E., kiu, kunlabore kun la Internacia Komisiono por ordiĝo de geografiaj nomoj eldonis ĉi tiun mapon kun pli ol 850 nomoj el fizika kaj politika geografio. Ĝi estas faldebla kaj tre taŭgas ankaŭ por pendigo ĉe muro, ekspozicioj, klubejoj, k.t.p.

Esperanto en la Horaro de Italia Ŝtata Fervojo

Kiel jam anoncite, la diversaj eldonoj de la Oficialaj kaj Ĝeneralaj Horaroj de la Itala Ŝtata Fervojo (F.S.), ekde la 26-a de majo 1968-a, krom la itala, franca kaj germana, enhavas la tekston de la ĝeneralaj avertoj por la uzado de la horarlibro, ankaŭ en hispana kaj Esperanta lingvo je paĝo IV. Koran dankon al Ministro Hon. Scalfaro kaj al ĝenerala Direkcio de F.S. — IFEF gratulas!

Ankaû CIM aperis en Esperanto

Dum la jubilea 20-a IFEF-kongreso en Varna la kongresanoj estis agrable surprizitaj per eldono de nova Esperanta traduko el fervoja sfero. Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (JAFE) prizorgis tradukon de la Internacia Konvencio pri la Fervoja Vartrafiko (CIM). Tiamaniere jugoslavaj fervojistoj esperantistoj sekvis noblan tradicion de ĉehaj kaj germanaj kolegoj kiuj sin pli frue okupis per tradukado de bazaj juraj dokumentoj de la internacia fervoja trafiko (CIM kaj CIV).

La plej novan tradukon faris inĝ. Ljudevit Sekereŝ kaj Josip Zupanic konataj pro sia longjara aktiveco en terminara laboro. La tradukon reviziis Gvozden Sredic, vicprezidanto de IFEF, kaj aŭtoro de speciala lernolibro de Esperanto por fervojistoj.

La aperinta verko vekis jam grandan interesiĝon en fakaj rondoj. Unuiĝo de Jugoslaviaj Fervojoj en Beograd ricevis dankesprimon de la Internacia Fervoja Transportkomitato (CIT) el Bern kiu tekstas jene:

«Tre estimataj sinjoroj,

Ni dankas elkore por la sendita CIM tradukita en Esperanto. Granda kaj utila laboro kiun vi faris tre interesigis nin; ni gratulas al ĝiaj aŭtoroj kaj deziras al ili pluan disvastiĝon de ilia verko.

Altestime,

Je la nomo de la Internacia Transportkomitato, afergvidanta administracio,

jura apartaĵo SBB,

Amberg, p.m.»

Ankaŭ en aliaj sferoj la traduko vekis fortan interesiĝon. Tiel Universala Esperanto Asocio (UEA) jam mendis plurajn ekzemplerojn de tiu ĉi verko.

La farita laboro certe ne estas perfekta pro diversaj objektivaj aŭ subjektivaj kaŭzoj. Tamen ĝi valoras almenaŭ kiel nova pruvo de taŭgeco de Esperanto por fakaj celoj.

G. Sredić.



Esperanto en diversaj fervojistaj medioj

La oficialaj lingvoj de la Internacia Fervoja Kontraŭalkohola Asocio (IEAV) estas la germana, la franca kaj la angla lingvoj. Tion klarigas la fakto, ke la estraro en komenca stadio sidis en Germanio kaj poste dum multaj jardekoj en Svisujo.

Por la Esperanta movado estus notinda atingo, se la internacia lingvo akceptiĝus kiel unu el oficialaj lingvoj de la nomita Asocio. La iniciatoj, kiujn mi dum lastaj jaroj entreprenis tiucele, vekis tamen fortan kontraŭstaron en Svisujo kaj Germanio. En Francujo, Anglujo kaj en Nordaj Landoj oni montris pli pozitivan sintenon. Por ke tiaj novaj societoj aŭ subsekcioj de fervojista Esperantomovado aŭ de fervojistaj sindikatoj povu esti fonditaj, kiuj siatempe aliĝus al IEAV-organizo uzante Esperanton en siaj internaciaj kontaktoj, mi vastskale rilatiĝis kun fervojistoj en Belgio, Hispanio, Italio, Pollando, Rumanujo, Jugoslavio, Ĉeĥoslovakio, Hungario kaj Bulgario. En tri lastnomitaj landoj multaj centoj da fervojistoj sin anoncis al kunlaboro.

En IEAV-Kongreso 1967 en Finnlando ĉees-

tis pli ol 50 Esperantistoj, alidire ĉirkaŭ 1/6 el la tuta eksterlanda partoprenantaro.

Somere 1970 la Finnlanda Fervojista Abstinec-Asocio organizos junularan semajnon por abstinaj fervojistaj Esperantistoj sub aĝo de 35 jaroj. La ĉeflingvo de la semajno estos Esperanto. Ni esperas povi senpage gastigi partoprenontojn almenaŭ el tiuj landoj, kie la valutordonoj malfaciligas la vojaĝon al Finnlando. Ni bonvenigas Vin jam nun!

Mi esperas ke ĉiam pli vastaj rondoj en ĉiam pli multaj landoj daŭrigu la klopodojn por formi tiajn naciajn organojn, kiuj en siaj venontaj kontaktoj kun la IEAV-organizo utiligu nur la internacian lingvon. La gajhumora kunestado lastsomere en IEAV-kongreso kuraĝigu nin al novaj paŝoj por nia komuna celo!

Helsinki, 3/5 1968
Matti Voltti

Internaciaj aŭtunaj feriaj kursoj Århus, Danlando 13.-19.10.1969

Ĉu vi estas feliĉa povi ferii en oktobro? — eble kune kun geamikoj kiujn vi nepre deziras esti anoj de la esperantomovado?

Vi havas bonŝancon mem ferii, kaj eĉ treni al la populara feriokurs-semajno de L. Friis. Ĝi okazas en la luksa altlernejo JUNAJ HEJMOJ apud Århus.

Laŭ sperto mi garantias: Luksa restado kaj manĝaĵo, unuklasa instruado en la internacia lingvo, agrabla kaj amuza atmosfero, — modestaj prezoj. Petu ke oni sendu al vi prospekton ĉe:

L. Friis
Ingemannsvej 9 Aabyhøj
Danlando.

Redaktoro

UEA 60-JARA

Tuta malgranda armeo de pli ol 3400 lokaj kaj fakaj delegitoj estas je dispono de la membraro de UEA por *ĉiaspecaj praktikaj servoj.*

Utiligu la lingvon por viaj praktikaj celoj pere de la delegita reto de Universala Esperanto-Asocio — unika en la mondo — kaj pere de la 24 fakaj aŭ specialigitaj organizaĵoj aliĝintaj al UEA aŭ en kontraktaj rilatoj kun ĝi.

Ankaŭ vi povas fariĝi fakdelegito. *Aliĝu al UEA kiel Membro-Abonanto kaj fariĝu fakdelegito por via fako!* Per tio vi helpos al vastigo de la praktikaj servoj de UEA kaj samtempe mem havos pli da eblecoj utiligi la lingvon por praktikaj celoj.



De la venontjara kongresurbo Avignon. Legu la provizoran kongresprogramon kaj priskribon de la urbo en la unuaj paĝoj de ĉi tiu numero de LIF.